

航空市場の構造変化と空港経営 : LCCの台頭と空港政策の転換

著者	堀 雅通
雑誌名	観光学研究
号	11
ページ	91-102
発行年	2012-03
URL	http://id.nii.ac.jp/1060/00005078/



航空市場の構造変化と空港経営

—LCCの台頭と空港政策の転換—

堀 雅 通*

1. はじめに

1970年代末、米国の国内航空輸送の規制緩和に始まった航空自由化は、その後、世界的な潮流となった。現在、各国の航空会社は生き残りをかけて激しい競争を展開している。競争市場の創設は寡占化を促すとともに、運賃水準の低下、運賃体系の多様化、さらには技術革新をもたらすものと期待された。実際、国際航空市場では、既存の大手航空会社(Network Carrier 以下「NC」)間の企業合併や統合、あるいは戦略的提携が相次いだ。そうした中、運賃が破格に安い航空会社、いわゆる「格安航空会社」(Low Cost Carrier 以下「LCC」)が活躍、そのシェアを拡大させている。LCCは資本力や経営規模ではNCに劣るものの、その優れたコスト・パフォーマンスによってNCに強い競争圧力をかけている。不況で運賃に敏感になったビジネス旅客がLCCに流れるなどNCへの逆風がLCCへの追い風ともなっている。多くのビジネス旅客がLCCへシフトしていることもあり、NCのビジネス需要はもはや回復しがたい状況にある¹⁾。

いうまでもなく、世界の航空市場は、9.11同時多発テロや新型インフルエンザの流行、リーマンショックなど、21世紀に入ってから頻発する危機に構造的な変化を来している。とりわけ短距離線市場におけるLCCの急速な進出とシェアの拡大は無視できない状況となっている。わが国でも国内航空輸送の規制緩和から10年が経過し、航空市場の構造変化が進んでいる。国際線も世界的な航空自由化、オープンスカイの流れから市場構造のみならず航空会社の経営に大きな影響を与えている。こうした航空市場の構造変化は、わが国の航空当局や航空会社、さらには空港(会社)が早急に対応しなければならない政策課題を浮かび上がらせている。

本稿はLCCの進出に象徴される航空市場の構造変化を、航空政策、空港経営との関係から検証する。

2. 国際航空市場の構造変化とLCC

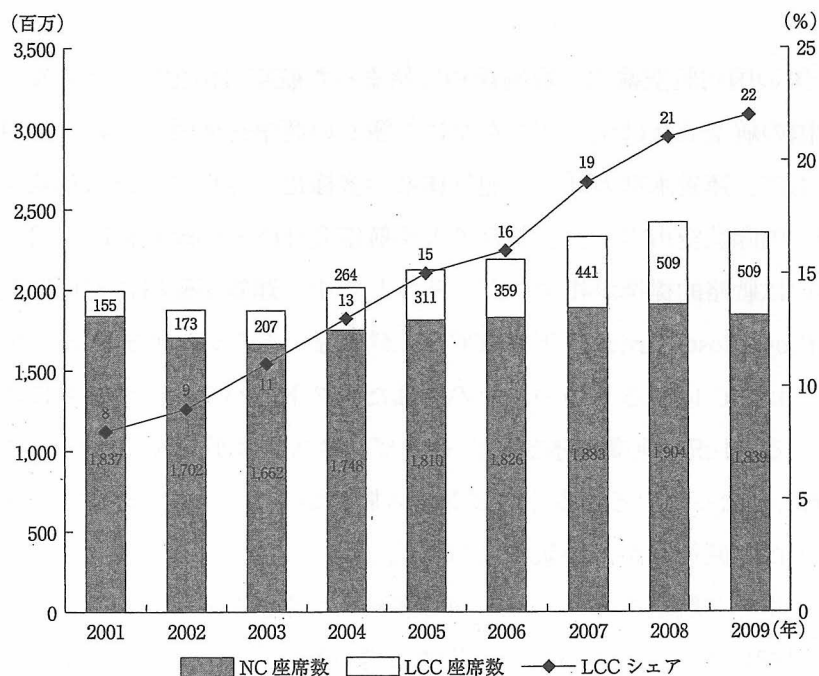
LCCは、1971年、米国テキサス州で運航を開始したサウスウエスト航空を嚆矢とする。サウスウエスト航空は、当初、わずか3機の旅客機からスタートした。しかし、現在では、旅客数でユナイ

*東洋大学国際地域学部国際観光学科教授

レッド航空やアメリカン航空と肩を並べるほどの航空会社に成長している。

世界におけるLCCの供給座席数シェアは2001年の8%から2009年には22%と3倍弱の伸びを見た。LCCが運航する短距離線に限れば30%に達する(図1参照)。なお2000年までに世界で50社のLCCが誕生したが、うち14社が倒産、また2000年以降、128社のLCCが誕生したが、38社が倒産、2009年末時点で126社が存在していた。上記期間についてみれば178社のLCCが設立され、52社が倒産したことになる。

図1 LCC座席数及びシェアの推移



出所 CAPA(Center for Asia Pacific Aviation)、丹治[2010]53 ページ、図1

2. 1 LCCの台頭

2001年の9.11同時多発テロ及びその後の幾つかの危機は戦後世界の航空システム、空港経営に大きな変化をもたらした。特に短距離線市場でのLCCの躍進とNCの長期にわたる経営不振はその典型といえる。日本の航空会社も株式会社日本航空(JAL)の経営破綻に見られるようにきわめて厳しい状況下に置かれている。

数多くのLCCが登場したEU(European Union: 欧州連合)域内市場では、航空会社間の競争が激化している。その結果、航空運賃が大幅に低下、航空旅客は大きな便益を得た。旅客便のみならず貨物便でも運賃の低下が見られる。航空自由化はこのよう形で社会厚生の上に貢献している。

EUのLCCはサウスウエスト航空のビジネスモデルを踏襲しているが、NCやチャーター航空会社も価格競争への対応やレジャー需要構造の変化などから相次いでLCCを設立している。特にライアンエアは空港や空港関係自治体との交渉から空港使用料の引き下げや補助金など各種特典を受け、

価格・ネットワーク上の競争力を強化している²⁾。

2. 2 ASEANの航空市場とLCC

東南アジア諸国連合(ASEAN)も航空自由化への取り組みを進めている。ASEANの航空輸送の増大は貿易自由化の進展と多国籍企業の対外直接投資の拡大による。ASEANにおけるLCCの台頭は規制緩和や航空自由化が関係している。ASEANの航空自由化は始まったばかりだが、現在、次々とLCCが誕生している。アジア太平洋市場でも2000年にバージン・ブルー(オーストラリア)が、2001年にエアアジア(マレーシア)が国内線に参入した。国際線では2003年にエアアジアがクアラルンプール～バンコク線に参入している。韓国、日本、中国も遅ればせながらASEANとのオープンスカイ協定の締結に向けて動いている。

エアアジアは、2009年、グループ全体の輸送旅客数が対前年比24%増の2,270万人を突破した。韓国では国内線LCCのシェアが拡大、2009年9月には31%となった。それにしてもLCCのビジネスモデルがこれほど早いペースで航空市場に普及するとは誰も予想しなかった。アジア太平洋航空連合(AAPA)のトップでさえ、つい7、8年前、「アジアでは欧米のようにLCCは発展しない」と公言してはばからなかったくらいである³⁾。

ASEANの航空市場は、現在、(1944年のシカゴ会議と1946年に米英間で締結されたバミューダIをモデルとする)バミューダ体制に基づく二国間協定を撤廃、単一航空市場の創設に向かっている。人やモノの交流が活発化する中、その媒体・手段となる情報通信や交通ネットワークの整備は重要な課題である。特に、労働力、資源など、比較優位に基づく生産ブロックが分散立地された工程間分業を成功させるためには、ASEAN自由貿易地域(ASEAN Free Trade Area : AFTA)で講じられている関税の撤廃、貿易、投資の円滑化、対内直接投資の誘致の他、人的交流、輸送、通信など、各種取引に関わる費用を低減させていく必要がある。こうした輸送時間の短縮やコスト削減において航空輸送の果たす役割は大きい。

一方、わが国の航空市場は、これまでグローバルな航空自由化の進展の中で、「閉鎖的」とまで揶揄されていたが、1980年代以降、徐々に自由化へと向かいつつある。もっとも、わが国の新規航空会社(スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア、スターフライヤー)は、諸外国の新規参入企業に比べ、規模拡大速度が極めて遅い。国内線に占めるシェアも8%だし、国際線へも未進出である⁴⁾。

航空需要は経済成長に伴う個人所得増に比例して増加する。ASEAN加盟国の多くは経済成長過程にあり、経済危機やテロがあっても航空需要は一時停滞の後伸びる。ASEAN単一航空市場の実現と航空自由化の進展は当該地域のLCCの需要増により一層の拍車をかけることになる。

2. 3 国際航空の自由化とグローバルアライアンス

国境を越えた合併・買収は一部航空会社に限定されるが、航空会社間の提携、すなわちアライアンス(alliance)は国際的な事業展開の取り組みとして積極的に活用されている⁵⁾。アライアンスに加盟するメリットは他のメンバーの航空会社の生産資源を活用することで、費用をかけずに国際線ネットワークを拡大できることにある。具体的には、コードシェアによるネットワークの拡大、ラウ

ンジの共同利用や備品の共同購入といったコスト削減、共同マーケティング、マイレージサービスの共通化などである。国際線の自社展開には需要がどれだけ見込めるか二国間交渉を経なければならない不確定要因があるが、アライアンスはこのようなリスクを回避できるメリットがある⁹⁾。

わが国の航空自由化は2007年に提示されたアジア・ゲートウェイ構想を契機に始められたもので、米国型のオープンスカイ協定に類似した二国間協定を基本としている。2007年の韓国、タイを皮切りに、2008年にマカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール、2009年にカナダ、米国、2010年にスリランカと、計10カ国・地域とのオープンスカイ協定を締結した。アジアにおける日本の国際線需要はインバウンド、アウトバウンド両面で十分なポテンシャルがある。今後、中国以遠の中・長距離LCCが日本発着の国際線市場に進出する可能性もある。

オープンスカイはわが国の航空業界にとって好ましい一面がある。例えば、日米の航空自由化を受け、米国へのATI（米国独占禁止法の適用除外）申請が可能となる。これは運賃や運航ダイヤなどアライアンス・パートナーとの戦略的な提携を可能にする。それがわが国航空会社の経営効率の改善につながれば運賃の低下となり、利用者にとって大きな便益が生じる。ただATI申請によって市場が寡占化、運賃が高止まりとなれば、オープンスカイの理念も形骸化する。

3. 空港政策の転換と空港経営

3. 1 空港政策の課題

1980年代以降、世界的に空港の民営化・商業化が拡大し、空港経営をとりまく環境は年々厳しさを増している。そのような中で、わが国はアジア・ゲートウェイ構想を機にアジアに照準を合わせた航空自由化への政策転換を図った。具体的には空港容量の余力、権益評価、利用条件を考慮した上での空港別対応である。実際、首都圏では拡大する航空需要に対応するため、発着処理能力の拡充や東アジア地域の経済拠点に向けた戦略的な国際空港整備が推進されている。しかし、多くの地方空港は、近年、旅客取扱量を縮小させる傾向にある。自由化の進展が避けられない中、今後、空港を取り巻く環境変化で重視されるべき課題は、国際航空自由化の進展と空港整備・運営の分権的意思決定、ガバナンスの確立である。

2010年は成田（国際）空港の発着回数の増加や東京国際空港（羽田）の4本目の滑走路完成に伴う国際線の本格的展開があり、航空業界にとって、戦略上、重要な1年となった。羽田空港D滑走路の供用開始は発着枠を大幅に拡大するもので、国内線の増発のみならず国際線の一部乗り入れや24時間運用を可能にした。もっともわが国では今後これ以上の大幅な航空需要の増加は期待できないことから、また航空会社の経営安定化という観点から、空港経営において、今後、いかにコスト削減を図っていくかが重要な課題となる。

3. 2 運航コストと路線設定

わが国の航空会社はこれまでその高コスト体質を指摘されてきたが、JAL、全日本空輸株式会社（ANA）とも、近年、営業費用に占める人件費比率を下げている。航空会社の収入は旅客収入と貨物

収入に分けられる。路線コストは変動費と固定費（貢献費用）、また変動費は（旅客数によって変動する）旅客変動費と（機材の運航形態によって変動する）運航変動費からなる。利益指標として重要なのが限界利益と貢献利益である。限界利益は、管理会計上、売上に応じて変動する材料費、直接労務費などの費用を売上高から控除して算定する利益である。貢献利益は限界利益から個々の商品販売に直接関与した固定費（直接費）を控除した利益である。したがって、「貢献利益＝限界利益－直接固定費」という関係が成立する。

路線ごとの収支評価において限界利益はもとより貢献利益ベースで相当量の利益が得られると評価されれば、路線設定が高い確率で行われる。が、それが全てではない。長距離国際線は数日間単位で往復を繰り返すため比較的単純だが、国内線は目的地空港から別の空港へ飛行し、その後、基地空港に戻り、別の路線に入ったり、目的地空港に戻ったり、複雑な運航パターンを描く。航空機材には一般的な整備費の他、（予期しない）故障、トラブルといった問題がある。故障の場合、当該機材の整備が便利な基地空港に戻すことになるが、ある地方空港の羽田路線が路線単体での利益を保証されたとしても当該機材の描く運航パターン全体の利益が保証されなければ路線設定は困難である。地方空港と自治体が当該路線だけ見て利益が確保されると思っても航空会社側で運航するか否かわからない。航空会社は全体の最適化の中で路線設定の判断をせざるをえないからである⁷⁾。

3. 3 空港経営の一体化

諸外国の空港運営主体は、国、地方政府、公社、公団、民間会社と様々だが、一般に空港全体の運営主体は一つである。つまり空港はエアサイドとコマーシャルサイドが一体的に運営・管理されている。空港経営の基本は空港全体が一つの運営主体によって経営されることにある⁸⁾。わが国の空港経営は、空港ビル会社が空港設置管理者の認可を得て土地を借用し運営していることを考えれば、設置管理者たる国、地方自治体が最終的な責任を持って空港全体の管理・運営を行っている、といえなくもない。が、エアサイド（基本施設）とターミナル（コマーシャルサイド）の所有・管理者が分かれているため、空港の高率的な運営という点からみれば、エアサイドとターミナルの一体化が望まれる。両サイドの一体化によって範囲の経済性が発揮されるからである。会社管理の3空港を除けば、わが国では「管理責任としての一体的運営」はあっても、本来の意味での「一体経営」はなかったといつてよい。

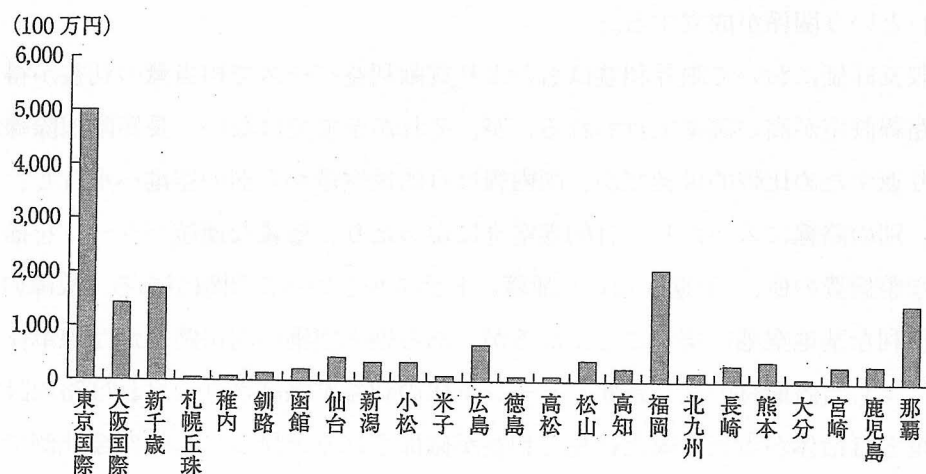
エアサイドとコマーシャルサイドの分離経営は非効率となる可能性が高い。さりとてコマーシャルサイドの黒字で空港全体の赤字をカバーする内部補助も好ましくない。経営リスクが拡大するからである。一体化については運営管理上のコスト低減策について十分検討する必要がある。ただ青森空港などの場合、一体化しても除雪費を考えるとどこまで効果があるか疑問である。地方空港は公共性が高いインフラゆえ、自治体、すなわち、県民の理解を得ながら財政投入を図りつつ、管理経費を縮減していくことが求められよう。

3. 4 関西国際空港と大阪国際空港の統合

空港経営という観点から赤字経営の空港が問題視されている。2010年9月に発表された国管理の26 空港の収支推計結果(2007年度)によれば、（一般会計からの受け入れを収入に含めず）空港整備

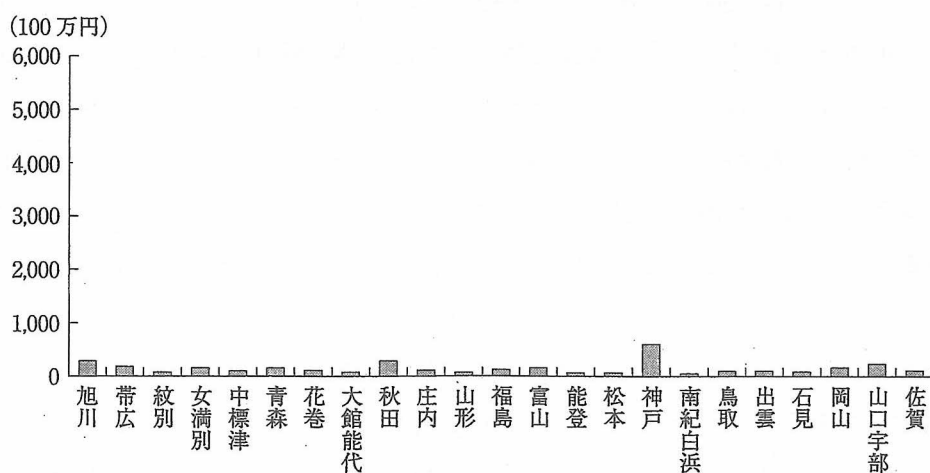
事業費などの減価償却費を支出に計上した企業会計で黒字計上できたのは、新千歳、大阪（伊丹）、小松、広島、熊本、鹿児島のみで、残りの20空港は赤字だった。但し、図2及び図3に見るように、空港ターミナルビル会社の経営は（1社を除き）いずれも黒字を計上している。

図2 空港ターミナルビル会社の営業利益（国管理空港）



出所：「今後の空港運営のあり方について」航空政策研究会（2009年3月）、引頭[2011]62ページ、図2

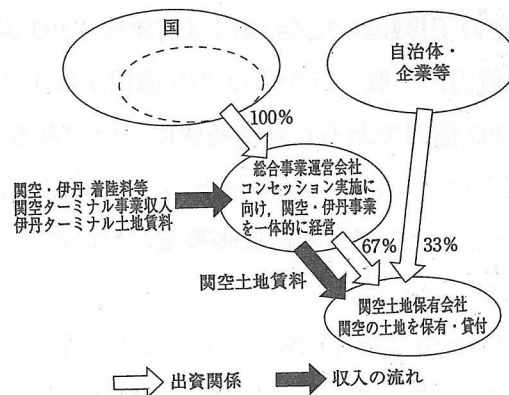
図3 空港ターミナルビル会社の営業利益（地方管理空港）



出所：「今後の空港運営のあり方について」航空政策研究会（2009年3月）、引頭[2011]62ページ、図3

わが国の空港は公共事業の一つとして国または地方自治体によって整備されてきたため空港管理者は「採算性」という認識をほとんど持たなかった。これまでの空港設置管理者の役割は公共交通機関としての航空輸送を安全かつ安定的に維持するための機能を継続的に提供することであり、空港の管理運営をビジネスという枠組みで捉える必然性はなかった。しかし、2010年5月、国土交通省成長戦略会議・航空分科会は、わが国の経済成長に貢献する航空政策への変革に向けて6つの戦略を盛り込んだ最終提言を発表した⁹⁾。そして、「戦略3」において「民間の知恵と資金」を徹底的に活用し、市場メカニズムが機能しうる空港経営を提言している。また「戦略4」では巨額負債を抱えた関西（国際）空港と大阪国際空港（伊丹）の経営統合及び両空港の事業運営権の一体化を提言した（図4参照）。

図4 国土交通省の関西・伊丹両空港の統合案



出所 国土交通省資料、酒井[2011]73 ページ、図1

成長戦略会議による関西2空港の一体化は運営権の売却によるコンセッション方式である。国営の伊丹空港を官民出資の株式会社として持ち株会社を設立、関西空港と伊丹空港を傘下に置き、最終的に持ち株会社が持つ両空港の運営権を民間に売却、関西空港の有利子負債の圧縮に充てるというものである。その上で空港経営をアウトソース、いわゆるコンセッションとし、バランスシートの改善を図り、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生させようとしている。およそ1兆円の負債をかかえる関西空港のこうした救済策は収益性の高い伊丹空港を活用し、リニア中央新幹線開業後の伊丹空港の廃港跡地の売却をも念頭に置いている。その実現には関西空港の収益力の確保と経営権の評価が鍵となろう。

4. 空港民営化と地方空港の経営課題

4. 1 空港の民営化

民営化は空港の経営権ないし所有権を含め民間部門への委譲や移行を意味する。空港経営に大きな影響力をもつのが民営化である。わが国の空港は国際競争力の強化から滑走路等の保有と空港タ

ーミナルビルが別組織（上下分離）であることや空港整備勘定のプール制ゆえ効率性の面で問題が指摘されている¹⁰⁾。

空港民営化の方法は売却型、契約（コンセッション）型、運営委託などに分かれる。売却型は株式上場による政府持分の売却(IPO)、特定の民間企業や企業連合への株式の一部または全部の売却（トレード）などに分かれる。契約型は資産の所有権を政府に残しつつ、空港運営権を民間に売却する方式と、単に期間を限定し、空港の維持・運営を民間に任せる方式などに分かれる。

わが国では国内の空港配置と羽田の再拡張が終ったことで、空港政策の中心は整備から運営へ移行した。空港業務についても施設の管理と安全運航の確保に代わって効率的な施設利用の促進が重視されるようになった。航空会社が民間会社である以上、効率性を追求するのはいうまでもないが、空港運営における効率性の追求は意外に新しい課題といえる。

空港整備の財源は社会資本整備事業特別会計の空港整備勘定（旧空港整備特別会計）によっている。平成23年度の空港整備勘定の予算額は3,264億円（前年度4,593億円）だった。うち空港使用料収入と雑収入の合計は2,544億円、一般会計からは719億円が計上されている（うち6割は航空機燃料税で、純粋な一般財源は297億円である）。営業経費についてみると空港等維持運営費が1,790億円、投資的経費は1,474億円となっている。そのほとんどが東京国際空港（羽田）整備の借入金返済(1,001億円)に充てられている。なお羽田の再拡張事業が一段落したことから平成23年度の財政投融资（前年度687億円）はなくなった。

空港整備勘定の債務(8,777億円)返済に特に問題はない。また空港ターミナルビルを運営する空港ビル会社についても国管理等の25空港は黒字となっている（経常損益204億円、売上高2,489億円）。これをみると空港整備勘定は十分持続可能な制度だといえる。問題はこれまで個々の地方管理空港がいかなる収支の下に運営されてきたか長い間情報開示されてこなかったことである。それが、近年、ようやくその財務情報が一部開示されるようになった¹¹⁾。

4. 2 地方空港の経営

国が整備してきた（地方）空港では国が維持管理費を負担するため当該空港自治体に積極的な関与を期待することは難しい。地方空港は国内線の利用実績の低迷に苦しんでいるところが少なくない。航空会社は規制緩和の進展による競争の激化に加え、燃料費高騰、景気低迷などから採算性の悪い地方路線の縮小に着手している。地方空港は、今後、国内線需要の縮小やJALの路線撤退計画により路線数や便数が減少していく。そうした中、海外LCCの地方空港への乗入れに期待がかけられている。成田空港や羽田空港の国際線発着枠増加分を海外LCCに振り向けることもあるだろう。

規制緩和がもたらした過去20年間の国内航空ネットワークの変化を路線数からみると、規制緩和直前の1985年度まで165前後で推移していたものが1986年度の規制緩和以降、増加に転じ、1997年度には275を記録した。しかし、その後は今日まで減少傾向が続いている。航空会社の動きをみると需給調整とコストダウンに努め、地元とのしがらみを振り切って長距離直行便を休止したりしている。例えば、ANAは、中標津、石見、佐賀、沖縄離島など需要が少ない羽田直行便を削減、その発着枠を高需要路線に回して増収を図っている¹²⁾。

地方空港の国際化は1980年代後半に開始され、わが国の航空会社も1990年代前半、国際便の就航を活発化させたが、1990年代後半以降、撤退が進んだ。代ってアジアの航空企業が就航するようになった。空港やその関係自治体が空港使用料の割引及び各種特典を通して航空会社の就航を支援する措置は決して珍しいことではない。フランクフルト・ハーン空港ではB737クラスの航空機に対して着陸料を免除している。またコベントリー空港ではLCCに対してのみ乗務員の宿泊サービスを提供している。セカンダリー空港や地方空港が航空利用者の獲得をめぐってハブ空港と競争している場合、LCCと長期にわたる運航契約を結び、空港使用料の割引や各種特典措置を講じている。

こうした空港・航空会社間の関係は川上市場（＝航空会社）と川下市場（＝空港）の垂直的統合ともいわれ、航空市場の独占化や互惠取引・価格スクイズから競争体系を歪める恐れがある。厳格な参入規制が課されていた時代は特定の航空会社を対象に不採算路線の損失を補填する行為が見られたが、航空自由化が進展した現在、そのような（LCCに対する）空港使用料の割引や特典は競争阻害の要因と判断される可能性がある¹³⁾。

5. むすび

観光庁によるビジット・ジャパン・キャンペーンや規制改革会議によるアジア・オープンスカイ構想など航空・空港関連の施策から旅客需要の増大が期待された。しかし、実際には大都市圏以外の地方空港は路線数減少により苦境に立たされている。1970年に空港整備特別会計が創設され、航空機燃料税など各種の公租公課が設置され、その後、何度か値上げが繰り返された結果、わが国の航空会社は世界的に見てかなり高い公租公課を払わされている。公租公課以外でも空港施設の利用料金は一般に高く、わが国航空会社のビジネスリスクを高くしている¹⁴⁾。

空港民営化の議論もあるが、多くの地方空港が赤字経営に苦しむ状況ではその引き受け手はないであろう。これを実現するためには様々な技術規制も含めた規制緩和を推進するとともに空港経営を地域あるいは民間の手に委ねる制度改革が必要となる。そのためにはプール制で運営されている空港整備勘定を解体し、地域、民間の手に委ねるような環境整備、制度改革を推進していく必要がある。「空港の配置的側面からは概成した」といわれるわが国の空港政策は、今後、空港の整備より運営のあり方に焦点が移る。そうした中で、地方空港は、今後、極めて厳しい環境下に置かれる。地方政府にとっても空港運営のあり方は大きな政策課題となってくる。

[注]

- 1) こうした状況にNCは合併や国際提携の強化に加え、ビジネスモデルのハイブリッド化で対抗しようとしている。LCCの中にも新たなビジネス旅客の獲得を目指してハイブリッドLCC化する動きがある。丹治[2010]51～52ページ、参照。
- 2) 1993年の共通航空政策「パッケージⅢ」の発効以後、ライオンエアやイーゲージェットをはじめとするLCCが目覚ましい成長を遂げ、2011年までにEU航空市場の41%まで占めると予測された。イーゲージェットの平均運賃は2001年度までは英国航空に追随していたが、2002年度をピークに減少に転じている。2005～

2007年の3年間は0.5(UK ペンス/人キロ)台で英国航空と比べ0.1UK ペンス低い。またEUのNCとLCCの費用構造を比較するとライアンエアは燃料費を除く全ての項目においてNC、NCのLCC、チャーター航空会社のLCCよりも低い割合の費用構造となっている。小熊[2010]61～63 ページ、参照。

- 3) アジア太平洋市場における2001年のLCCのシェアは1%であった。それが2009年には16%にまで拡大した。LCCの歴史が浅いこと、EUのように市場が統一されていない二国間協定ベースの制限的な枠組みを考えると、この数字は驚異的である。ただアジア太平洋市場の航空自由化は、路線、輸送力に関する制約条項の撤廃が大部分を占め、EUのようなカボタージュの行使や三国間輸送の承認を伴う完全自由化には程遠い。小熊[2009]69～72 ページ、丹治[2010]54～57 ページ、参照。
- 4) 1998年就航のスカイマークに3年遅れて就航したエアアジアはすでに5倍以上の規模で国際線でも活躍している。丹治[2010]62 ページ、参照。
- 5) 1990年代後半から航空会社がグループを形成し、多岐にわたる領域で提携を実施するグローバルアライアンスが主流となっている。NCはそれぞれ3大国際提携グループ（スターアライアンス、ワンワールド、スカイチーム）のいずれかに所属し、LCCが参入しにくい長距離国際線市場を死守する構えである。コンチネンタル航空はユナイテッド航空との提携深化を図るため提携グループをスカイチームからスターアライアンスに鞍替えした。またユナイテッド航空との合併協議を再開した。遠藤[2010b]4～11 ページ、小島[2010]49～58 ページ、参照。
- 6) 2009年、コンチネンタル航空はスカイチームからスターアライアンスに移籍した。その結果、全日本空輸株式会社(ANA)はユナイテッド航空に加え、コンチネンタル航空のネットワークも活用できるようになった。今後、EU・米国の航空自由化の進展によって航空業界の再編が進み、航空会社のアライアンス間の移籍が起こるかもしれない。なおANAは1999年にスターアライアンスに加盟、自社展開からアライアンスを活用した展開へと早期に方針を転換した。一方、JALは容易に自社展開から脱却できず、アライアンスへの加盟が遅れた。このことが経営破綻の一因になったとの指摘もある。JALをめぐるのはワンワールドとスカイチームとの間で駆け引きがあった。デルタ航空の所属するスカイチームがJALのワンワールドからの引き抜きを図り、それに対してワンワールド側からの引き留めがあったという。遠藤[2010b]8～11 ページ、小島[2010]53 ページ、参照。
- 7) 橋本[2009]42～43 ページ、参照。
- 8) 引頭[2011]58～66 ページ、橋本[2009]36 ページ、参照。
- 9) 国土交通省航空局[2011]289～317 ページ、参照。これとは別に2009年12月、成長戦略会議の議論と並行し、大阪府、兵庫県、経済界など官民でつくる関西3空港懇談会が3空港の経営統合を視野に入れた一元管理化に関する会合を開催した。一方、2010年11月には、国土交通省が国100%出資の事業会社（上物会社）と関西国際空港の土地負債を管理する土地保有会社（下物会社）の設立を軸とした統合案を発表した。これは関西国際空港の土地資産と巨額負債を土地保有会社が引き継ぎ、統合運営会社に土地を貸し付け地代を取るというものである。土地保有会社は統合運営会社が67%、地元自治体と民間企業が33%出資して設立する。関西国際空港・伊丹空港を経営統合して管理を一体的に行う「統合事業運営株式会社」は両空港の事業運営権売却（コンセッション）契約を成立させる。酒井[2011]72～73 ページ、参照。
- 10) 公企業の民営化の経緯をみると財務負担の軽減化が当該スキームの前提となっていた嫌いがある。そのための機能分離を中心とした構造改革の取り組みに特徴があった。JR、道路公団、郵政事業の民営化などがこれに該当する。関西2空港の一体化と上下分離、運営権の民営化もこれらのケースに類似する。酒井[2011]74～76 ページ、参照。
- 11) 「今後の空港運営のあり方について」（航空政策研究会、2009年3月）では個々の空港毎の収支こそ示されたものの試算段階といったもので、空港毎の「経営」という概念はない。そのような中で、わが国の空港経営の課題は空港システムにより効率的な「経営」を導入し、経費削減や増収を通じて納税者の負担を軽減しつつ利用者の利便性を増進させることにある。引頭[2011]60～64 ページ、酒井[2011]73 ページ、参

照。なお次表は地方管理空港の収支の開示を巡る情勢の推移をまとめたものである。

注表1 地方管理空港の収支の開示を巡る情勢の推移

2008年6月	『経済財政改革の基本方針2008』に「地方の『空』の改革」記述
2009年7月	国土交通省が国管理空港の空港収支の「試算」を開示
2009年8月	衆議院選挙において民主党を中心とした政権への交代
2009年11月	事業仕分け第1弾で「一般空港等整備事業（補助）」が対象に
2010年8月	国土交通省概算要求にて空港別収支の公表が補助採択の要件に
2011年1月	21の地方自治体が管理する51の地方管理空港の収支を開示

出所 上村[2011]47ページ、表1、参照。

12) NCは規制緩和後効率化に取り組んでいるが、燃料費、減価償却費の負担などから単位当たりの費用の低減はならず、全体の収支についても改善される結果となっていない。地方空港の利用状況をみると、国内線の（旧空港整備法の分類による）第1種空港の利用者については、1995年の6,685万人から2000年の8,045万人、2006年の9,464万人へと増加している。このうち羽田空港の占める割合が圧倒的に高く、2006年では68%の比率となっている。第2種空港では1995年の7,950万人から2000年の8,986万人へと増加しているが、その後は低下し、2006年に8,456万人となった。2006年には2000年から3%の低下を示した。第3種空港全体の旅客利用者数は小さい。1995年の1,211万人から2000年の1,272万人、2006年の1,653万人へと推移している。塩見[2009]18ページ、参照。

13) 小熊[2010]59～72ページ、参照。

14) 丹治[2011]29～32ページ、参照。

[参考文献]

- 引頭雄一[2011]「わが国の地方空港マネジメント改革に向けた課題」『運輸と経済』第71巻第4号、運輸調査局、2011年4月、56～67ページ
- 上村敏之[2011]「地方管理空港の財務書類と民間活力導入の可能性」『運輸と経済』第71巻第4号、運輸調査局、2011年4月、46～55ページ
- 遠藤申明[2010a]「航空会社における事業の国際化と経営業績との関係についての分析」『交通学研究』2009年研究年報、通巻53号、日本交通学会、2010年3月、145～154ページ
- 遠藤申明[2010b]「航空自由化の進展とグローバルアライアンス」『運輸と経済』第70巻第6号、運輸調査局、2010年6月、4～11ページ
- 小熊仁[2009]「ASEANにおける航空輸送と空港整備の展開」『運輸と経済』第69巻第7号、運輸調査局、2009年7月、61～77ページ
- 小熊仁[2010]「EUにおける航空自由化とLCCの展開」『運輸と経済』第70巻第6号、運輸調査局、2010年6月、59～72ページ
- 小島克巳[2010]「わが国の航空規制緩和と航空会社再建に向けた今後の課題」『運輸と経済』第70巻第6号、運輸調査局、2010年6月、49～58ページ
- 酒井正子[2005]『羽田 日本を担う拠点空港―航空交通と都道府県―』成山堂書店、2005年6月
- 酒井正子[2009]「自由化以降のわが国における航空ネットワークの変遷と地方空港」『運輸と経済』第69巻第8号、運輸調査局、2009年8月、47～58ページ
- 酒井正子[2010]「わが国における航空自由化と羽田空港再国際化の課題」『運輸と経済』第70巻第6号、運輸調査局、2010年6月、21～31ページ、
- 酒井正子[2011]「関西3空港と成長戦略会議―英国の空港民営化に学ぶ―」『運輸と経済』第71巻第4号、運輸調査局、2011年4月、68～80ページ
- 塩谷さやか[2008]『新規航空会社 事業成立の研究―日本におけるビジネスモデルと航空政策の革新―』中央

経済社、2008年3月

塩見英治[2006]『米国航空政策の研究—規制政策と規制緩和の展開—』文真堂、2006年4月

塩見英治[2009]「地方空港をめぐる問題の論点と課題」『運輸と経済』第69巻第8号、運輸調査局、2009年9月、14～21ページ

丹治隆[2010]「LCCを中心に見た世界の航空業界動向—危機を契機として勢力拡大のLCC、『ハイブリッド化』が今後のキーワード—」『運輸と経済』第70巻第5号、2010年5月、51～63ページ

丹治隆[2011]「わが国における空港政策が航空会社経営に及ぼした影響について」『運輸と経済』第71巻第4号、運輸調査局、2011年4月、24～37ページ

永井昇[2006]『米国低コスト航空企業の経営革新』内外出版、2006年4月

橋本安男[2009]「航空ネットワーク拡充と空港運営・路線助成」『運輸と経済』第69巻第8号、運輸調査局、2009年8月、36～45ページ

花岡伸也[2010]「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリア」『運輸と経済』第70巻第6号、運輸調査局、2010年6月、40～48ページ

横見宗樹[2009]「日本の地方空港における効率的な所有・運営体系の日英比較に基づく実証的研究」『交通学研究』2008年研究年報、通巻52号、日本交通学会、2009年3月、221～230ページ

『週刊 エコノミスト』毎日新聞社、2011年9月13日号、「特集：格安航空を知り尽くす」20～43ページ

『週刊 ダイヤモンド』ダイヤモンド社、2007年10月27日号、「特集：エアライン&ホテル全評価」30～69ページ

『週刊 ダイヤモンド』ダイヤモンド社、2008年6月28日号、「特集：エアライン&エアポート 世界大激戦」30～91ページ

『週刊 ダイヤモンド』ダイヤモンド社、2009年11月7日号、「特集：JAL 国有化の罨」30～59ページ

『週刊 ダイヤモンド』ダイヤモンド社、2011年11月19日号、「特集：『世界の空』大争奪戦 エアライン&エアポート」32～89ページ

『週刊 東洋経済』東洋経済新報社、2007年4月7日号、「特集：信頼できるエアライン」38～95ページ

『週刊 東洋経済』東洋経済新報社、2008年7月26日号、「特集：エアポート&エアライン」34～85ページ

『週刊 東洋経済』東洋経済新報社、2010年2月13日号、「特集：大淘汰！エアライン&エアポート」42～91ページ

『週刊 東洋経済』東洋経済新報社、2010年8月7日号、「特集：格安航空が来襲！」32～77ページ

国土交通省航空局監修[2011]『数字でみる航空 2011』航空振興財団、2011年8月

日本交通学会編[2011]『交通経済ハンドブック』白桃書房、2011年10月

Masamichi HORI

Structural Change of Airline Markets and Airport Management

東洋大学国際地域学部国際観光学科

(Faculty of Regional Development Studies, Toyo University)